



Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Barranha e Avenida António Domingues dos Santos, entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal

1. Enquadramento

Perante pedidos para a reabilitação de edifícios existentes (através de pequenas ampliações) ou respetiva substituição por edifícios com a mesma tipologia e ocupação de solo, torna-se necessário verificar a pertinência do cumprimento dos alinhamentos e recuos existentes em detrimento de previsões feitas pelos antigos Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos (aprovados ao abrigo do art.º 61.º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas (REGEU)), compreendendo a adequabilidade das novas propostas ao contexto existente. A elaboração do presente Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Barranha e Avenida António Domingues dos Santos, entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal, resulta da necessidade de estabilização dos planos de fachada dos arruamentos existentes, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação das frentes urbanas. Incide sobre Rua da Barranha, sendo, a poente, delimitado pela Avenida Calouste Gulbenkian e, a nascente, pela Rua do Carriçal.

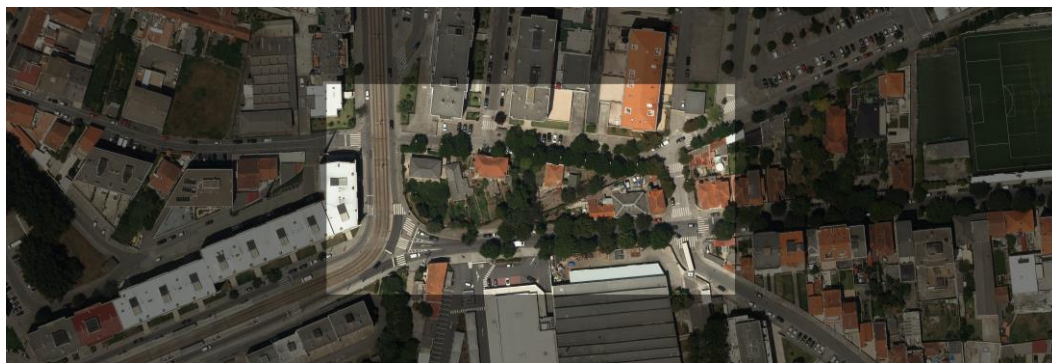


Figura 1. Vista aérea da zona em causa.



De acordo com o PDMM, o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Barranha e Avenida António Domingues dos Santos, entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal, insere-se em Solo Urbano e está qualificado enquanto Espaço Central, “(...) *correspondendo às áreas de maior densidade e capacidade (...)*”, em conformidade com os artigos 24.º, 26.º, 34.º, 35.º e 36.º do P.D.M. (aviso n.º 13198/ 2019 do DR, 2.ª série – n.º 159 – 21 de agosto de 2019).

2. Proposta

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da proposta de Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Barranha e Avenida António Domingues dos Santos, entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal, foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos –

A Avenida António Domingues dos Santos faz parte do traçado viário existente. Tem dois sentidos de trânsito, com uma faixa de rodagem para cada sentido, com passeios e estacionamento horizontal, pontuada com árvores em ambos os lados.

A Rua da Barranha também faz parte do traçado viário existente. O seu encontro com a Avenida Calouste Gulbenkian é feito através de um galgável. O troço entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal tem dois sentidos de trânsito, com uma faixa de rodagem para cada sentido. A face norte possui estacionamento perpendicular e passeios amplos com árvores; a parte sul tem estacionamento horizontal e o passeio é pontuado com árvores. No troço entre a Rua de Fernando Emídio da Silva e a Rua de Augusto Fuschini, a Rua da Barranha tem um sentido de trânsito e uma faixa de rodagem, com estaci-



ornamento horizontal na parte adjacente a um parque de estacionamento que serve uma escola e um recinto desportivo. Ambos os passeios possuem árvores.

Embora façam parte do traçado viário de distribuição local, a Rua da Barranha e a Avenida António Domingues dos Santos localizam-se entre dois eixos fundamentais de interfaces e sobreposição de modos de mobilidade e transportes. A poente, a Avenida Calouste Gulbenkian comporta a rede pedonal, a rede de trânsito rodoviário com transportes públicos (autocarros) e a Linha de Metro A (Senhor de Matosinhos – Estádio do Dragão). A nascente, a Avenida Fabril do Norte comporta a rede pedonal, a rede de trânsito rodoviário com transportes públicos (autocarros), a linha de Metro e estação da Senhora da Hora (onde acontece a interface das linhas A, B, C e E do Metro do Porto).

O PMT caracteriza a hierarquia funcional como “(...) *prioritária para transporte público e modos ativos (...)*” (o eixo é simultaneamente prioritário para transportes públicos, rede ciclável e rede pedonal) nos seguintes troços: (1) da Avenida António Domingues dos Santos, compreendido entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal e (2) da Rua da Barranha, compreendido entre a Rua do Carriçal e a Rua de Augusto Fuschini. O troço da Avenida António Domingues dos Santos, compreendido entre a Rua do Carriçal e a Avenida Fabril do Norte é caracterizado na hierarquia funcional do PMT como “(...) *prioritário para modos ativos (...)*” (rede pedonal e rede ciclável simultaneamente). O troço da Rua da Barranha, compreendido entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua do Carriçal, é caracterizado na hierarquia funcional do PMT como “(...) *exclusivo para modos ativos (...)*” (rede pedonal e rede ciclável).

Análise das frentes urbanas –

De uma forma geral, a Avenida António Domingues dos Santos mantém os alinhamentos do traçado urbano original da Avenida, apesar das tipologias atuais de ocupação se-



rem muito diversificada. A face norte está preenchida por edifícios de habitação unifamiliar térreos e de r/c e um piso com logradouro. Na face sul, a Avenida é composta por edifícios de armazenagem e comércio, edifícios industriais, edifícios de habitação coletiva de r/c e quatro a nove pisos com aproveitamento do vão do telhado, edifícios de habitação unifamiliar de r/c e um piso com logradouro e terrenos vazios.

Relativamente à Rua da Barranha, a face norte apresenta construções resultantes de loteamentos, com edifícios de habitação coletiva de r/c e quatro pisos, em alguns casos com aproveitamento do vão do telhado, um parque de estacionamento público e um equipamento desportivo. A parte sul está dividida em duas partes pela antiga linha de caminhos de ferro (agora percurso pedonal) e está ocupada por edifícios de habitação unifamiliar de r/c e um piso com logradouro junto ao passeio ou nas traseiras que, por sua vez, compõe uma frente para a Avenida António Domingues dos Santos

Qualificação da envolvente –

A definição e a identificação do sistema urbano de centralidades são essenciais para a compreensão do carácter das envolventes à zona de intervenção. A confluência da Avenida António Domingues dos Santos com a Rua da Barranha é uma centralidade do sistema urbano e rodoviário desta zona do concelho de Matosinhos. Essa confluência é agregadora de várias tipologias residenciais e de equipamentos de utilização coletiva (saúde e desporto, educação, cultura, proteção e segurança, solidariedade e segurança social). É servida por uma rede de transportes públicos – com rede e paragens de Metro – e de transportes rodoviários de serviço de velocidade elevada e com uma frequência inferior ou igual a cinco minutos. Os equipamentos de utilização coletiva das envolventes são de saúde e desporto, educação, cultura, proteção e segurança e solidariedade e segurança social.

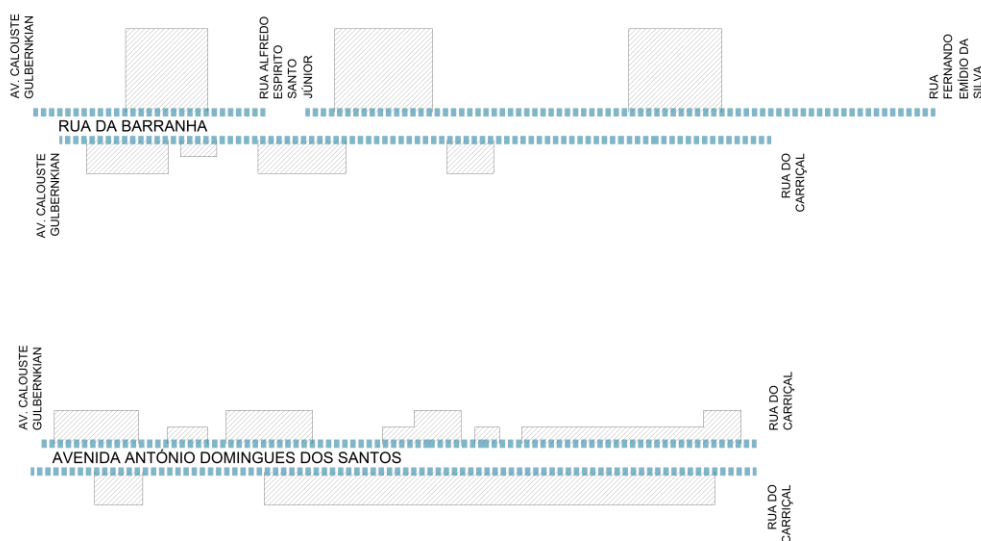
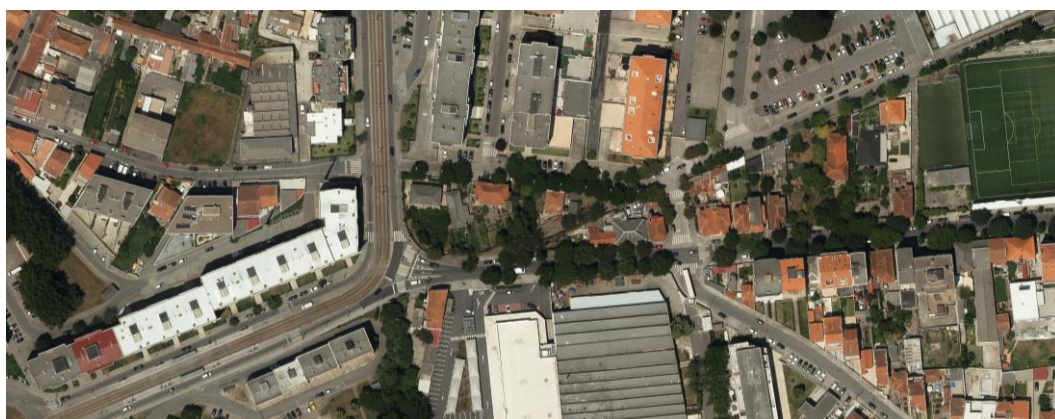


Figura 2. Vista aérea e perfil da zona em causa.

Propõe-se o estabelecimento de um novo alinhamento, promotor do desenvolvimento de um espaço público que espelhe a centralidade da zona, bem como a estabilização das frentes urbanas e dos planos de fachada dos arruamentos, por meio da manutenção e qualificação das suas envolventes. Tendo em conta a centralidade produzida pela convergência dessas vias estruturantes fundamentais, pretende-se, através do desenho do novo



alinhamento, promover um espaço público qualificado, desafogado, onde se possibilite a adaptação e a implementação de novos usos, complementares às diversas funções adjacentes ao mesmo. Através desta operação, propõe-se o estabelecimento de duas novas frentes urbanas que pretendem consolidar a intersecção entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a Avenida António Domingues dos Santos.

No decorrer do desenvolvimento desta proposta, para a compatibilização do cadastro existente com o alinhamento agora sugerido, foi tido em consideração o direito à propriedade privada, não prevendo a alienação de terrenos privados para a concretização do mesmo.

Para a aferição da largura do arruamento, tendo como referência os limites do espaço público, foram verificadas as condições estabelecidas no n.º 5, do art.º 36.º do PDMM:

- a) **relativamente ao espaço público**, foram considerados os passeios públicos e baías de estacionamento conformadores do alinhamento dominante e do recuo agora proposto;
- b) **relativamente à largura variável da faixa de rodagem**, na Avenida António Domingues dos Santos considerou-se haver uma largura constante. No que diz respeito à Rua da Barranha, sendo servida por segmentos de diferente número de faixas de rodagem e largura variável, foi considerada o critério que apresenta maior extensão – a faixa de rodagem singular.
- c) **relativamente à largura do passeio**, foram considerados os passeios públicos, ficando assim excluídas as áreas ajardinadas adjacentes aos edifícios;

relativamente à altura dominante das fachadas na frente urbana, para efeitos da aplicação n.º 1, do art.º 36.º do PDMM, como é o caso do "(...) alinhamento não dominan-



te proposto (...)” na tangente da Avenida Calouste Gulbenkian com a Avenida António Domingues dos Santos, foi considerada a largura da Rua da Barranha.

Foram identificados cinco troços, com cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga de infraestruturas atuais.

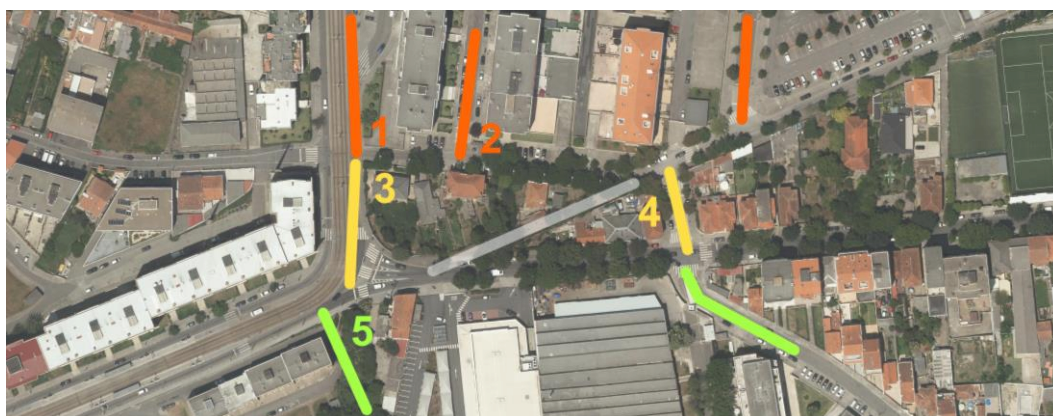


Figura 3. Identificação dos cinco troços apresentados.

Troço 1:

A norte da Rua da Barranha, da Avenida Calouste Gulbenkian e a Rua Alfredo Espírito Santo. Frente urbana composta por edifícios com r/c e quatro pisos, confrontada pelo troço 3.

Troço 2:

A norte da Rua da Barranha, entre a Rua Alfredo Espírito Santo e a Rua Fernando Emídio da Silva. Frente urbana composta por edifícios com r/c e quatro pisos, confrontada pelos troços 3 e 4.



Troço 3:

A sul da Rua da Barranha, entre a Avenida Calouste Gulbenkian e a antiga linha de Caminho de Ferro. Frente urbana composta por moradias com r/c, moradias com r/c e um piso e logradouro, confrontada pelos troços 1 e 2.

Troço 4:

A sul da Rua da Barranha, entre antiga linha de Caminho de Ferro e a Rua do Carriçal. Frente urbana composta por moradias com r/c, moradias com r/c e um piso e logradouro, confrontada pelo troço 2.

Troço 5:

A sul da Avenida António Domingues dos Santos, entre a Cooperativa das Sete Bicas e a Rua do Carriçal. Frente urbana composta por armazém e edifício industrial, confrontada pelos troços 3 e 4.

Identificaram-se os seguintes princípios fundamentais: *i.* Justa Edificabilidade; *ii.* Estabilização da Forma do Arruamento; *iii.* Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação; *iv.* Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos; *v.* Identificação de Vias Estruturantes Centrais; *vi.* Compatibilização Cadastral; e, finalmente, *vii.* Evitar o Desordenamento. Para aferição dos novos alinhamentos e recuos, de acordo com o artigo 36.º do PDMM, foram aplicados os princípios acima elencados.

Os resultados foram os seguintes:



i. Justa Edificabilidade

Alinhamentos e recuos que permitem a mesma capacidade de edificação e a mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e a(s) frente(s) urbana(s) oposta(s). Aplicado em todos os troços.



Figura 4. Exemplo da aplicação do princípio da Justa Edificabilidade.

ii. Estabilização da Forma do Arruamento

Alinhamentos que corrigem o desalinho dos arruamentos no sentido de promover uma largura mais constante, formalmente estabilizada. Aplicado nos troços 3 e 4.

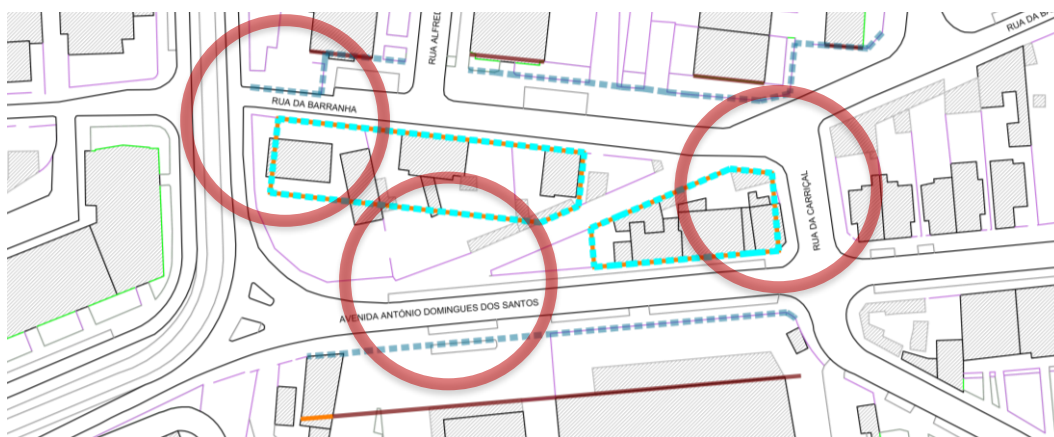


Figura 5. Exemplo da aplicação do princípio de Estabilização da Forma do Arruamento



iii. Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação

Conter e integrar os alinhamentos que geram fragmentação, permitindo a estabilização do arruamento. Aplicado nos troços 3 e 4.

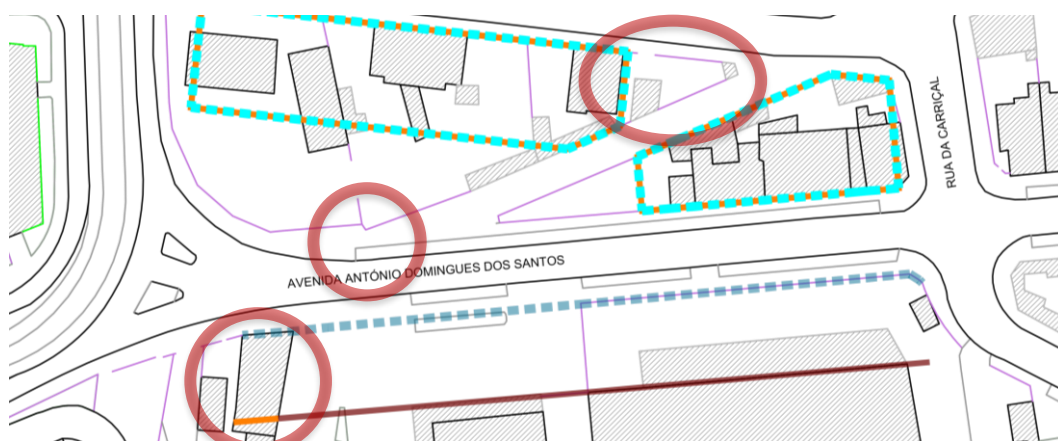


Figura 6. Exemplo da aplicação do princípio sobre Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação.

iv. Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos

Correção cirúrgica de alinhamentos, em condição necessária e suficiente. Aplicado nos troços 3 e 4.

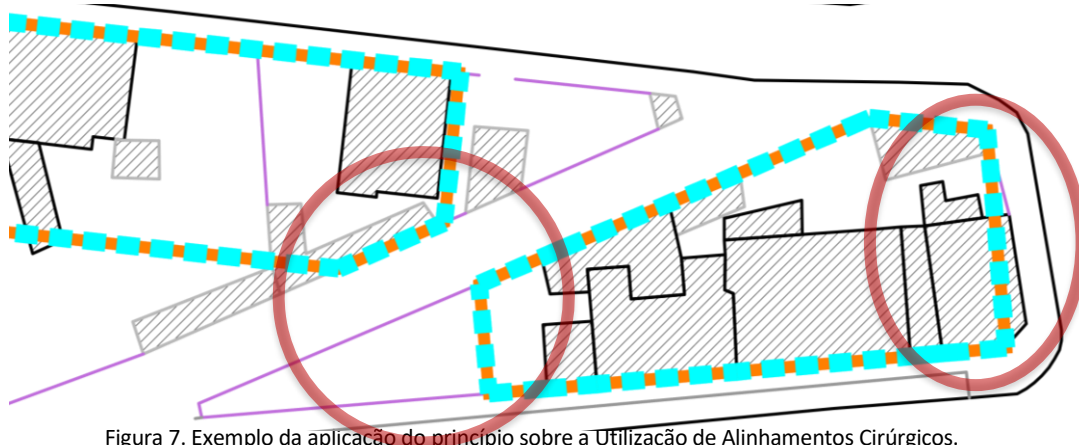


Figura 7. Exemplo da aplicação do princípio sobre a Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos.



v. Identificação de Vias Estruturantes Centrais

Alinhamentos e recuos que reconheçam e incorporem a hierarquia funcional dos arruamentos. Aplicado em todos os troços.



Figura 8. Exemplo da aplicação do princípio sobre a Identificação de Vias Estruturantes Centrais.

vi. Compatibilização Cadastral

Alinhamentos e recuos que tenham em conta a realidade do cadastro (sua dimensão e profundidade dos lotes) e construções abrangidas pelos alinhamentos e recuos, com vista à sua real aplicação futura. Aplicado nos troços 3 e 4.

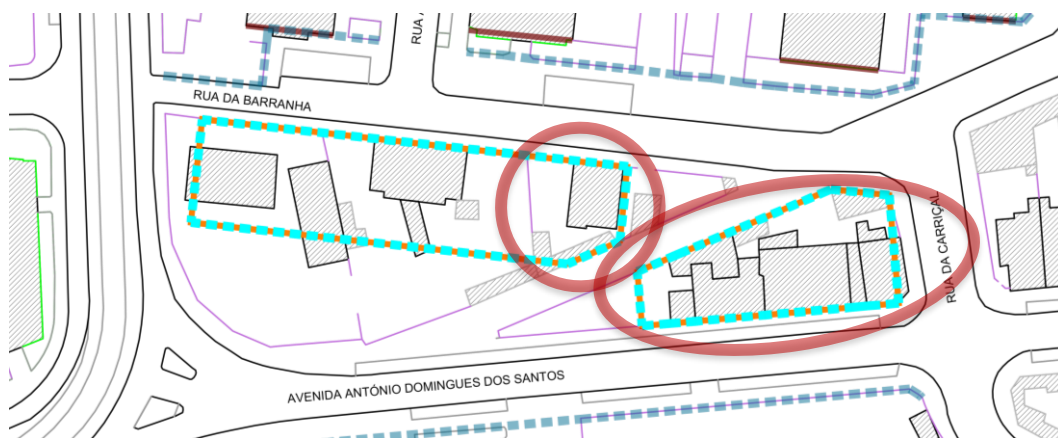


Figura 9. Exemplo da aplicação do princípio de Compatibilização Cadastral.



vii. Evitar o Desordenamento

Alinhamentos e recuos definidos através da análise morfológica de cada troço, evitando desordenamento futuro. Aplicado nos troços 3, 4 e 5.

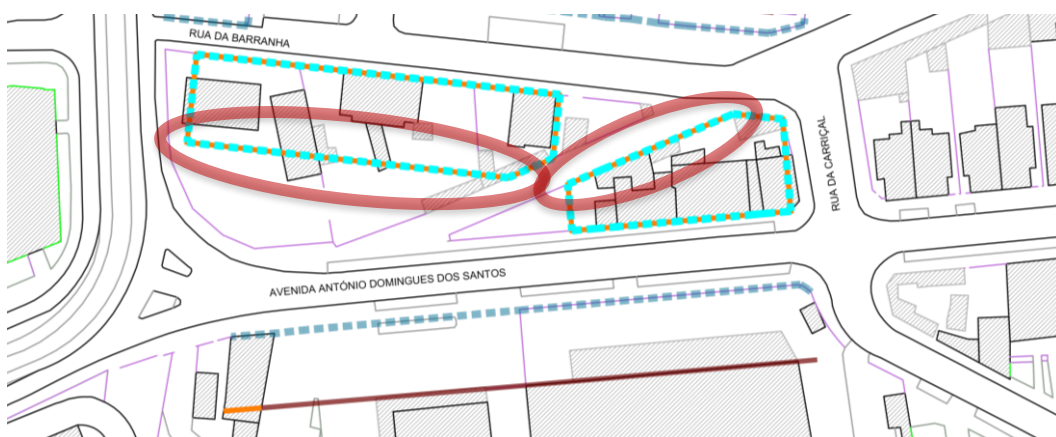


Figura 10. Exemplo da aplicação do princípio de Evitar o Desordenamento.

A aplicação destes princípios levou à manutenção dos alinhamentos e recuos existentes dos troços 1 e 2.

3. Síntese

Conclui-se que, através da metodologia de caracterização, da identificação de frentes urbanas, da estabilização dos alinhamentos e recuos por troços e da definição de princípios de aplicação, conjugados com o cumprimento do regulamento do P.D.M., os alinhamentos e recuos estabelecidos para a rua da Barranha e avenida António Domingues dos Santos, entre a avenida Calouste Gulbenkian e a rua do Carriçal, obedecem ao objectivo: a estabilização dos planos de fachada dos arruamentos, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação e das frentes urbanas.

Matosinhos, 18 de novembro de 2020.